

dos llibres de bon nivell

MARIA JOSEP CASTILLO

El 2007 ha estat força prolífic a Mataró pel que fa a la publicació de llibres relacionats amb la història local. N'hem seleccionat dos prou representatius del bon nivell que aquest tipus d'obres han assolit a la capital de la nostra comarca.

Posant portes a la mar. Muralles i defensa al Mataró dels segles XVI-XIX

El nomenclàtor dels carrers de Mataró ens recorda la presència de muralles a la ciutat: Muralla d'en Titus, de la Presó, de sant Llorenç, del Tigre i dels Genovesos. Alguns fragments d'aquesta muralla construïda a l'època moderna han estat recuperats recentment i els seus vestigis poden contemplar-se avui dia en algun racó del nucli antic.

El llibre que comentem se centra en aquest element arquitectònic que, com a moltes altres urbs, protegia la ciutat i els seus habitants. Mataró ja havia tingut muralles a les èpoques romana i medieval, però els noms i les restes esmentades corresponen a la muralla moderna, enderrocada a partir del 1857, i centre d'atenció del llibre que comentem. L'autor, Joan Giménez Blasco, és doctor en història i ha publicat nombroses obres centrades en el Mataró dels segles XVI i XVII, algunes d'elles guardonades amb el Premi Iluro de monografia històrica.

El llibre està dividit en vuit capítols. Els quatre primers, dedicats a explicar la necessitat que la ciutat de Mataró tenia de construir una muralla al segle XVI, bàsicament per fer front a l'amenaça procedent del mar (d'aquí el títol). Corsaris i pirates feien perillosa la vida arran de costa ("el mar deixa de ser Nostrum per convertir-se en hostil"). Al segle XVI, el mar Mediterrani fou un camp de batalla entre europeus cristians i turcs musulmans. La victòria espanyola a la batalla de Lepant donà pas al corsarisme, a la captura del cristià, també a Mataró. Homes controlant la platja o vigilant des de les torres de guaita no

eren suficients. Calia emmurallar la ciutat. El 1542 les autoritats mataronines s'ofrerien a iniciar la construcció d'una muralla, obra licitada finalment el 1569.

El cinquè capítol de l'obra ens descriu la seva execució. Aspectes com el territori que s'havia de cloure, l'enginyer que la va projectar, les etapes constructives, els materials, el finançament, els obrers que la bastiren, la forma del recinte, els seus portals d'accés... Un altre apartat analitza els canvis que la presència de la muralla suposà en la vida quotidiana dels mataronins, com afectà a la defensa de la vila, a l'urbanisme, a la prevenció de la delinqüència, a la sanitat.

El segle XVIII suposà l'agonia de la muralla, a l'hora que agonitzava també el corsarisme, principal motiu de la seva construcció. Però tal com s'explica al capítol "Agonia, cant del cigne i epíleg", al segle XIX tornà a tenir protagonisme a causa de les nombroses guerres que assolaren el país, la del francès i les carlines. A la "Cloenda" l'autor reivindica la recuperació de més llenços de la muralla, fet que enriquiria el patrimoni monumental de la ciutat.

Joan Giménez mostra en el text del seu treball una completíssima documentació, ja que les seves afirmacions les corroboren els documents dels quals procedeix la informació i que apareixen transcrits a peu de pàgina. Complement important de la part escrita són les il·lustracions, i trenta pàgines del llibre configuren l'apartat de documentació gràfica, formada per plànols, dibuixos i fotografies. Per acabar, no oblidem l'exhaustiva bibliografia que obre portes a ampliar o complementar algun aspecte tractat per l'autor.

Joan Giménez i Blasco

Posant portes a la mar

Muralles i defensa al Mataró dels segles XVI-XIX

■ GIMÉNEZ BLASCO, Joan

■ *Posant portes a la mar. Muralles i defensa al Mataró dels segles XVI-XIX*

■ Col·lecció "Caps de Bou" núm. 30

■ Patronat Municipal de Cultura de Mataró. Mataró, 2007

■ 208 pàgines

Miquel Biada i Bunyol (1789-1848). L'home, l'india i el promotor del tren de Barcelona a Mataró (1848)

Ningú posa en dubte que Miquel Biada és un dels mataronins il·lustres, principalment per la promoció que féu del primer ferrocarril del territori peninsular. L'historiador Manuel Cusachs ens ofereix una completa biografia del personatge, monografia que feia falta ja que molta bibliografia sobre Miquel Biada és força antiga. Aquesta vol ser l'obra de referència sobre Biada perquè recull el que a dia d'avui d'ell es coneix, malgrat quedin encara aspectes a revelar, com el motiu que el portà a canviar l'original Viada patern pel cognom amb el qual signava, Biada.

Manuel Cusachs ha fet força quilòmetres a la recerca de documents sobre Miquel Biada, de Madrid a Cuba passant per Veneçuela. Alguns d'aquests documents són inèdits, es publiquen ara per primer cop (és el cas del testament que va fer a L'Havana, el 1833).

El també historiador mataroní Joaquim Llovet ha tingut cura del pròleg del llibre. En ell valora la important tasca portada a terme per l'autor pel fet de recórrer a fonts originals, a arxius i biblioteques ubicades en dos continents, aportant informació que fins i tot ha resultat polèmica. Ens referim a la confirmació de la relació de Biada amb el tràfic d'esclaus. També agraeix que Cusachs no es limiti a la figura del biografiat, sinó que esmenta també casos d'altres mataronins emigrats a Amèrica a la recerca de fortuna.

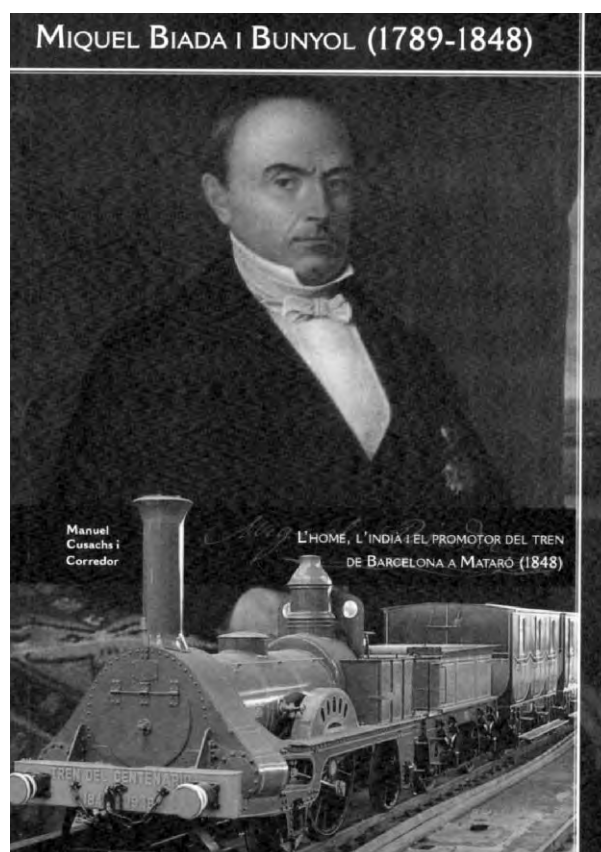
Després d'una introducció i d'un apartat dedicat a contextualitzar el personatge, Cusachs recorre la vida de Miquel Biada amb tres capítols dedicats respectivament a la infantesa i període de formació (estudis, pensament polític), a l'aventura americana i al retorn a Catalunya on participà en el projecte ferroviari. Un quart capítol descriu la materialització d'aquest

projecte, mort ja Biada, el 1848.

Miquel Biada va néixer al carrer Argentona, fora muralles, el 1789. Fou el tretzè i darrer fill d'una família d'origen francès. A la pàgina 17 trobem l'arbre genealògic, amb els ascendents i descendents més propers. La seva ideologia el situa al costat dels lliberals radicals, defensant el colonialisme. Durant més de trenta anys va viure a Amèrica, primer a Maracaibo (1808-1821) i, després, a L'Havana (1821-1840). Es dedicà a activitats comercials, mercadejant amb productes ben diversos amb les seves embarcacions. La independència dels territoris americans continentals el portà a Cuba, on afegí a l'activitat esmentada la participació en la política colonial de l'illa. Retornat a Catalunya en plena revolució industrial, s'instal·là primer a Mataró i, després, a Barcelona, mantenint però contacte amb la ciutat natal. Els negocis "catalans" el portaren a formar part del projecte del ferrocarril Barcelona-Mataró. Al llibre es relata detalladament el procés de construcció, des dels inversors a les obres, procés que Miquel Biada no va veure acabat a causa de la seva prematura mort, sis mesos abans de la inauguració del tren.

Manuel Cusachs conclou la biografia amb la seva opinió sobre el personatge. El descriu com un de tants altres joves de la seva època que va a fer les Amèriques, i com a indià va participar en les activitats que els caracteritzaven, fins i tot mercadejant amb persones. L'autor no el disculpa per aquest fet, però sí que fa present que en aquell moment era una activitat lícita. Recorda també la seva participació en la construcció del primer ferrocarril a Cuba, onze anys anterior al peninsular.

Una part important del llibre la constitueixen els annexos, amb dinou documents. En destaquem un, el número divuit: l'inventari dels béns mobles i immobles que Biada tenia en el moment de la seva mort.



Les 431 notes del text donen idea de l'exhaustivitat amb la qual aquest està redactat. I el complementen una bibliografia, un índex onomàstic i les 31 pàgines d'il·lustracions: la fotografia de la seva casa natal, avui enderrocada, pintures que mostren com eren les goletes i els bergantins de l'època, la Creu de Cavaller del Reial Ordre Americà d'Isabel la Catòlica que li fou imposada i que porta al pit en el retrat que d'ell apareix a la portada, el seu mausoleu al cementiri de Mataró, etc.

Posats a trobar alguna pega al llibre podem esmentar la lletra del text, molt petita, i el fet que les il·lustracions apareguin al bell mig del capítol tres, interrompent-lo durant les 31 pàgines abans esmentades. Però aquests detalls no desmereixen en absolut un treball de minuciosa elaboració i molt ben documentat.

■ CUSACHS I CORREDOR, Manuel

■ *Miquel Biada i Bunyol (1789-1848). L'home, l'india i el promotor del tren de Barcelona a Mataró (1848)*

■ Mataró, 2007

■ 208 pàgines